NU NUMAI DESPRE ÎNVINGĂTORI

Fugarele noastre rînduri despre cei de al treilea Raliu al României, însăilate în ritmul trepidant al întrecerii, au elogiat combativitatea, buna pregătire și talentul lui **Marin Dumitrescu, Max Heitz, Aurel Puiu, Florin Popescu** sau **Mișu Hirtopeanu**. Dar, acest lucru este în-cucitva nedrept, pentru că laude merită cu prisosință toți concurenții prezenți la această competiție, toți acești oameni atașați de automobilism, care fac sacrificii pentru a putea practica sportul volanului. Ne gîndim spre exemplu, la **Nicolae Iacob și Vasile Ionescu** (locul 21 în clasamentul general), ajunși la Poiana Brașov simbătă seara, cu o Skodă fără geamuri, rostogolită de trei ori în șanț din cauza unei... vaci ieșite inopinat în cale. Reparația mașinii avariate se va ridica la cîteva mii de lei. Dar, ce contează, cînd e vorba de pasiune! Ne gîndim, de asemenea, la echipajul feminin **Scîia - Papană** (locul 23 în clasamentul general), care a rezistat eroic celor 26 de ore de concurs, mediilor orare foarte ridicate — mai ales pentru mașinile mici — probelor speciale însumînd peste 50 km de traseu. De fapt **Argentinei Scîia** i se cuvine, așa cum am spus-o și în cronica noastră de luni, o mențiune specială. La ediția precedentă a Raliului ea a fost grav accidentată și a trebuit să stea aproape jumătate de an în spital. Înarmată cu o voință deosebită, a trecut însă cu bine examenul unor operații grele, s-a însănătoșit și, iată, acum a fost prezentă la start, iar la sfîrșit a urcat pe podium primind, împreună cu coechipiera sa, onorurile cuvenite celui mai bun echipaj feminin.

Să-i amintim aici și pe cei 30 de concurenți (15 echipaje), ieșiți din cursă din cauza unor accidente, fără urmări grave, sau a unor defecțiuni mecanice. În fruntea listei celor rămași pe marginea șoselei se află **Jean Gubăuceanu** și **Emil Cărpinișan**. Micul lor Fiat 850 a fost „șifonat" de un camion chiar la ieșirea din București. Aproape de Sibiu, în etapa de concentrare, a abandonat, tot în urma unei ciocniri, unul dintre echipajele favorite ale întrecerii, format din frații **Ovidiu** și **Nicolae Tatu**. Pe serpentinele de la Piriul Rece s-au oprit într-un pom, în proba de viteză, alți doi frați, **Iosif** și **Martin Santa**, cunoscuți de la întrecerile de motociclism. **Tiberiu Pribu** și **Carmen Barbu**, care concurau pe un Wartburg, s-au imobilizat într-un parapet lîngă Tîrnăveni; **Pavel Nyri** și **Ion Anton** (Renault Dauphine) au derapat și au încheiat raliul undeva lîngă Scoreii Sibiului...

Acestea au fost evenimentele mai deosebite din cursă. Restul abandonurilor s-au datorat unor obișnuite necazuri tehnice, atît de familiare oricărui automobilist: o suspensie ruptă, un ambreiaj care nu mai vrea să funcționeze, o instalație electrică buclucașă. Dar, în materie de electricitate, să le întrebăm pe **Paula Iacob** și pe **Lidia Arabian** (a doilea echipaj feminin din Raliu) cît au avut de suferit! Motorul Skodei lor s-a oprit noaptea, în plin cîmp, fără nici o speranță de a porni. Pana de aprindere a fost, în sfîrșit, înlăturată și cursa a putut continua. Eforturile de a recupera zecile de minute pierdute s-au dovedit, însă, zadarnice. Întîrzierea de peste o oră la primul post de control le-a scos pe cele două concurente din întrecere, după o comportare destul de bună pînă în momentul acelei opriri involuntare.

● La raliu s-au înscris 50 de echipaje; în cursă au plecat 41 (25 din București, 11 din Brașov și 5 din Oradea); au încheiat competiția 26 de mașini ● Probele de viteză au fost cîștigate de: Florin Hainărosie **(Hula I, Corund I și II)** și Marin Dumitrescu **(Hula II, Corund I și II, Bogata I și II, Piriul Rece I și II, Poiana Brașov) ● Cel mai valoros echipaj mixt:** Max și Jutta Heitz **(locul 2 în clasamentul general) ● Rezultat surpriză:** Mihai Negulici — Ion Bock **au cîștigat primul loc la clasa a IV-a (pînă la 1000 cmc) cu o mașină Renault Dauphine Gordini.**

Să spunem cîteva cuvinte și despre oficiali, acești cavaleri ai fanionului și cronometrelor, încărcați cu răspunderea obiectivității și promptitudinii, care și-au dus la bun sfîrșit munca pe parcursul multor ore de eforturi. Iar alături de ei, să-i menționăm și pe mecanicii de la „Ciclop"-București sau „Sinterom"-Cluj, prezenți mereu pe parcurs în punctele cheie ale întrecerii, pentru a veni în ajutorul concurenților cu o bujie nouă, cu o reparație urgentă, cu schimbarea unui cauciuc sau cu un simplu — dar atît de prețios — sfat de specialitate... Și, în sfîrșit, ceva despre brașoveni, gazde atît de ospitaliere ale Raliului. Cîteva mii de locuitori ai orașului de sub Tîmpa, în frunte cu reprezentanți ai organelor locale, au fost prezenți ziua și noaptea la plecările și sosirile concurenților, încurajîndu-i cu entuziasm, urîndu-le succes în dificila lor dispută sportivă. Este un motiv în plus să afirmăm că, în virtutea vechii sale tradiții, Brașovul a rămas acel centru cunoscut, în care sporturile mecanice se simt, într-adevăr, ca la ele acasă.

D. LAZĂR

HONDA RENUNȚĂ LA CURSE

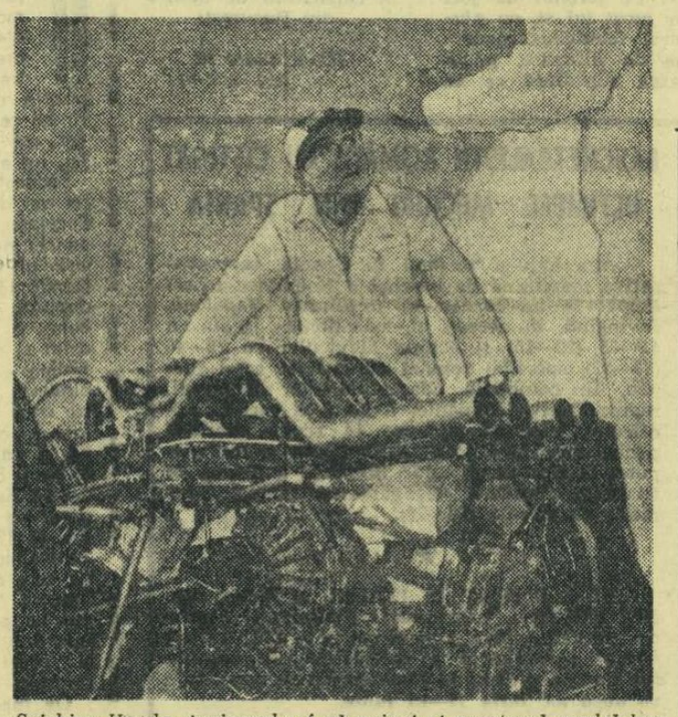
Se vor împlini în curînd două decenii de la înființarea campionatelor mondiale de motociclism-viteză. În preajma acestui eveniment, o știre a căzut exploziv peste circuitele de concurs din lume: unul din principalii animatori ai marii competiții, echipa japoneză HONDA, se retrage de la start după o activitate strălucită de 7 ani. Vestea a fost anunțată acum cîtva timp, cu prilejul sosirii la Tokio a piloților oficiali ai echipei, în frunte cu celebrul campion mondial MIKE HAILWOOD.

Honda și-a făcut debutul în motociclism la sfîrșitul deceniului trecut, urmărind verificarea în practică a unor cercetări tehnice, dar mai ales obținerea succesului propagandistic în jurul produselor sale destinate marelui public. Pentru aceasta au fost angajați tehnicieni de înaltă clasă și s-au făcut contracte cu așii ai ghidonului mondial. Cu asemenea forțe, rezultatele strălucite n-au întîrziat prea mult. În decurs de șapte ani, motocicletele **Honda** au cîștigat 18 titluri mondiale, monopolizînd aproape toate victoriile la clasele mici și mijlocii.

Mașinile cu care s-au obținut aceste victorii au evoluat impresionant de repede, ajungînd la o perfecțiune tehnică remarcabilă. Honda are meritul de a fi prima uzină care a prezentat la startul campionatelor mondiale o motocicletă de numai 50 cmc, bicilindrică, în patru timpi, care lucra la un regim de... 20 000 rot/min. Acest motor a reușit să realizeze pînă la 18 C.P. **(viteza maximă: peste 170 km/h)**, ceea ce înseamnă fantastica valoare specifică de **360 C.P. pe litru**. La o asemenea performanță n-a ajuns pînă acum nici un alt gen de motor clasic de curse.

Succesele obținute pe pistele de concurs au asigurat publicitatea comercială urmărită. **Honda** a devenit, în anii cît s-a ocupat de activitatea competițională, unul din marii producători de motociclete de serie, cu o cifră de afaceri în continuă creștere. Acum, cînd scopul inițial a fost atins, urmează retragerea. Firma japoneză n-a evitat să anunțe, însă, că mai există și un alt motiv pentru care părăsește întrecerile de motociclism. De patru ani, ea s-a angajat în campionatele de automobilism pentru „formula 1", cu mașini pe care le-a încredințat mai întîi lui **Denis Hulme** și apoi lui **John Surtees**, acesta din urmă fost de șapte ori campion mondial de motociclism-viteză. Noua preocupare îi cere concentrarea eforturilor în această direcție, cu atît mai mult cu cît primele automobile **Honda**, de serie, au și fost oferite spre vînzare în unele țări europene.

Dumitru ȘOMUZ



Soichiro Honda, inginerul șef al uzinei și creatorul modelelor-minune

„TURUL ROMÂNIEI" '68

Așa cum am anunțat, între 2 și 15 septembrie se va desfășura ediția '68 a „Turului României". Organizatorii — F. R. Ciclism și Administrația de stat Loto-Pronosport — au adus o serie de inovații acestei tradiționale competiții a sportului cu pedale românesc. Astfel, la 2 septembrie vor avea loc două etape: dimineața **un circuit de 6 km**, pe care participanții îl vor parcurge **individual contratimp**, iar după amiază **o etapă cu start în bloc**, scurtă **(65 km)**, pe ruta **București — Ploiești**. Rațiunea etapei contratimp de 6 km este de a prezenta spectatorilor pe participanții la „Turul României", de a da caravanei, încă înainte de a părăsi Capitala, un „tricou galben", și de a exclude posibilitatea menținerii unui mare număr de alergători la egalitate de timp pe parcursul primelor etape. Itinerarul este, în continuare, următorul: **Ploiești — Brăila, 160 km, Brăila — Galați, contratimp individual, 35 km, Galați — Bacău, 168 km, Bacău — Lacul Roșu, 130 km, Lacul Roșu — Tg. Mureș, 98 km, Tg. Mureș — Cluj, 96 km, zi** de odihnă la Cluj, **Cluj — Oradea, 150 km, Oradea — Timișoara, 158 km, Timișoara — Herculane, 168 km, Herculane — Craiova, 155 km, Craiova — Călimănești, 142 km, Rm. Vîlcea — București, 163 km.**

În ziua de 16 septembrie, la București, va avea loc o cursă de circuit în nocturnă (o adevărată revanșă a „Turului României"), la care sînt invitați să participe toți alergătorii care au luat startul la 2 septembrie, indiferent dacă au terminat sau nu „Turul României". Competiția este dotată cu „CUPA ZIARULUI SPORTUL".

Sosirile, în majoritatea etapelor, vor avea loc pe stadioane. Se preconizează ca — de comun acord cu alte federații — în așteptarea rutierilor să se desfășoare întreceri de călărie, dirt-track, fotbal și ciclism de pistă. De asemenea, se proiectează **organizarea în colaborare cu forurile de resort a unor gale de prezentare a modei.**

● Din juriul internațional vor face parte și doi arbitri de peste hotare. Bonificațiile acordate sprinterilor au fost scăzute la 30 secunde — locul I și 15 secunde — locul II. În cele 13 zile de concurs vor avea loc și 25 de sprinturi intermediare.

● Au fost trimise invitații de participare în 10 țări. Au confirmat pînă la această oră echipele **Bulgariei, Olandei, Austriei** și **R. D. Germane.** Se așteaptă scrisoarea de acceptare de la federațiile din **Belgia, Polonia, Cehoslovacia, Algeria, Maroc** și **Danemarca.** Din țara noastră vor lua startul 20—25 de rutieri, selecționați în întrecerile ce se vor desfășura în lunile iunie, iulie și august.

● Ca și în anii trecuți, celor mai buni rutieri le vor fi oferite premii de către F. R. Ciclism, Administrația de stat Loto-Pronosport, întreprinderi și instituții, ziare, cluburi și asociații sportive.

● Cu sprijinul organelor sportive județene, în cursul lunii iulie se vor forma comisiile pentru organizarea sosirilor în etapă.

H. N.

ZONELE „CALIFICĂRII"

Vineri încep jocurile din cadrul zonelor de calificare la volei. Au fost fixate orașele în care vor avea loc aceste partide, precum și echipele care se vor întrece. Iată-le: **MASCULIN: BÎRLAD:** 1. Rulmentul Bîrlad, 2. Șc. sp. Bacău, 3. Energia Galați, 4. Șc. sp. P. Neamț; **CONSTANȚA:** 1. Șc. sp. Buzău, 2. Vagonul Ploiești, 3. Utilajul Făgăraș, 4. Hidrotehnica Constanța; **PITEȘTI:** 1. C.S.O. Pitești, 2. Aurora București, 3. Dinamo Alexandria, 4. Liceul cu program special de ed. fizică Rm. Vîlcea; **HUNEDOARA:** 1. I.G.O. Hunedoara, 2. Independența Sibiu, 3. C.F.R. Timișoara, 4. Minerul Motru; **BAIA MARE:** 1. Voința B. Mare, 2. Constructorul Arad, 3. Politehnica Cluj, 4. Medicina Tg. Mureș. **FEMININ: FOCȘANI:** 1. Progresul Rm. Sărat, 2. Voința Constanța, 3. Voința Focșani, 4. Constructorul București; **BACĂU:** 1. Știința Bacău, 2. Tinerețea Fălticeni, 3. Voința Iași, 4. Șc. sp. Ploiești; **TG. JIU:** 1. Lic. cu program special de ed. fiz. Rm. Vîlcea, 2. C.I.L. Tg. Jiu, 3. Liceul nr. 2 Pitești, 4. Liceul nr. 3 Tîrgoviște; **ARAD:** 1. Olimpia Satu Mare, 2. Șc. sp. Sibiu, 3. U. T. Arad, 4. Șc. sp. Timișoara; **BISTRIȚA:** 1. Viitorul Bistrița, 2. Șc. sp. Blaj, 3. Șc. sp. Cluj, 4. Cooperatorul Cristian. **După disputarea jocurilor (sistem turneu), cîștigătoarele serilor se vor întîlni într-un turneu final (numai tur), iar primele 3 clasate vor promova în divizia B.**

SEMNIFICAȚIE SOCIALĂ

(Urmare din pag. 1)

Sportul aduce astfel schimbări în modalitățile și în conținutul odihnei și al divertismentului unor categorii sociale care în trecut îi rămîneau străine, devenind, totodată, ecoul și promotorul anumitor transformări din cîmpul aspirațiilor, opțiunilor și făgașurilor de realizare a acestora.

Dintre numeroasele forme ale activităților integrate astăzi sub termenul generic de sport, cele cu rezonanța de maximă amplitudine în public privesc competițiile (meciuri, campionate, Olimpiade), care au lăsat cu mult în urmă modalitățile necompetitive. **Iar competiția presupune performanță, adică, etimologic, rezultatul maxim posibil în funcție de condiția, capacitatea și toleranțele umane, precum și de condițiile exterioare, după cum presupune integrarea echipei, adaptarea la situații noi, luarea de decizii în împrejurări insolite etc.**

Cît privește civilizația actuală, cu dezvoltarea impetuoasă a tehnicilor materiale și de organizare, cu presiunea crescîndă a consumului asupra producției, cu raționalizarea și reglementarea riguroasă a proceselor muncii, cu solicitările psihonervoase crescînde ale diverselor categorii de muncă, ale ritmului urban trepidant și ale distracțiilor explozive, de cele mai multe ori obositoare, ea este în mare măsură o societate a competiției, a performanței **individuale și de grup, a integrării și adaptării.**

Caracterul competițional și performanțial, cu strategiile pe care le implică, ne apar nu numai ca termeni comuni ci și ca factori comuni ai societății și deci, implicit, ai sportului din zilele noastre.

Dacă se poate spune că jocul adultului reprezintă adeseori extrapolarea unor activități profesioniste și un antrenament în vederea desfășurării acestora, atunci este sigur că sportul proiectează pe ecranul libertăților ludice tocmai ocupații care implică inițiativă, discernămînt, prezență de spirit, adică majoritatea îndeletnicirilor actuale.

Din spectrul activităților profesionale de o mare complexitate, vizionarea unei partide sportive redă doar o schemă cu cîțiva parametri, dar lipsită de reglementările obișnuite și de problemele de fond. Sentimentul de libertate e cu atît mai puternic, cu cît jocul analog conjuncturilor obligatorii, impuse, se desfășoară după alte reguli, care îi privesc numai pe concurenți, a căror aplicare poate fi judecată pe loc de către opinia publică și care permit descărcarea entuziastă sau indignată, în consens sau disputativă, a întregii asistențe, precum și sentimentul de forță al acesteia. Spectacolul sportiv constituie, deci, o construcție situațională, destul de similară dar și destul de divergentă față de ocupațiile cotidiene instituționalizate, pentru a deveni eșapamentul unor contracții de personalitate inevitabile organizării moderne a muncii.

Sentimentul de eliberare se amplifică încă, datorită simplității și simetriei formulelor și eventualităților de pe schema jocului, în comparație cu aplicațiile posibile ale teoriei jocului în viața complicată din cadrul profesiunii și din atîtea domenii din-afara ei.

Mimarea fără constrîngeri, simularea fără obligații a celorlalte activități prin sport oferă individului și grupului o deflagrație, o revanșă tocmai fiindcă strategia și tehnica sînt mult mai simple și mai explicite decît în existența de fiecare zi, iar victoria reprezintă o probabilitate fermă de cincizeci la sută.

Pe făgașul devenit familiar al competiției și performanței sportive, categoriile de recent urbanizați pot intra mai ușor în spațiul civilizației urbane, competitive și performanțiale, după cum vechii citadini pot descoperi, o dată cu participarea lor admisă, răgazul unui joc inofensiv, între două zile de uzură, trăite sub focul concentric al solicitărilor și promisiunilor civilizației contemporane.

LEGĂTURI DIRECTE CU VIITORUL!

(Urmare din pag. 1)

afara terenului de fotbal, sînt în curs de amenajare terenuri de volei, tenis și handbal. Conducerea întreprinderii ajută efectiv sindicatul și asociația sportivă la încheierea lucrărilor. Își aduce contribuția și comitetul U.T.C. — care mobilizează tineretul la muncă voluntară. Sînt suficiente amenajările de care dispune Electronica? Corespund ele necesităților? La acest punct discuția cu tov. Ion Moise a fost mai amplă. Fără îndoială că se simte nevoia de mai mult. Un bazin de înot, o bază nautică, o mai mare varietate de terenuri ar constitui nu numai puncte de atracție pentru noi adepți ai sportului, ci și mijloace eficiente de organizare corespunzătoare a unei vaste acțiuni de dezvoltare a educației fizice, în concordanță cu concluziile studiului efectuat de președintele asociației sportive (profesorul de educație fizică CORNEL STANCU), de medici și de alți oameni de specialitate. Studiul amintit a scos în evidență mijloacele educației fizice, sporturile care se adaptează cel mai bine necesităților și dorințelor colectivului de la Electronica.

Conducerea uzinei nu și-a prevăzut însă fonduri de investiții și nici n-ar exista terenuri în vecinătate pentru amplasarea unor astfel de construcții. Soluția unei baze în afara orașului, în comun cu alte întreprinderi este respinsă în actualele condiții. Se profilează însă o altă rezolvare. În curînd se va crea o anexă a Uzinelor Electronica, situată în altă parte a Capitalei, acolo unde spațiul nu este atît de limitat. În proiectul de construcție s-ar putea prevedea și unele amenajări sportive care să satisfacă exigențele. Aceasta cu atît mai mult, cu cît se știe că ceea ce se construiește astăzi nu aparține prezentului ci și viitorului. Simpla discuție de zilele trecute nu putea lămuri definitiv situația, nu putea da soluții. Am rămas însă cu impresia că deziderateie amatorilor de sport de la Electronica, susținute cu înflăcărare de comitetul sindicatului, vor căpăta, cu sprijinul efectiv al conducerii întreprinderii, rezolvarea.

La I.I.S. Metaloglobus, „CONTRACTUL COLECTIV 1968" prevede la cap. I, art. 39: **„Conducerea întreprinderii va asigura prin colaborare accesul salariaților la baza sportivă a Întreprinderii Antrefrig".** Prevederea a fost îndeplinită. Ea este singura care figurează în acest contract colectiv, deși realitatea atestă că se simțea nevoia unor angajamente mai substanțiale din partea conducerii tehnico-administrative de la I.I.S. Metaloglobus. Este și părerea președintelui comitetului sindicatului, tov. MARIA SURDEANU, a secretarului asociației sportive, tov. MILEA ROMEO și — în parte — a președintelui asociației, tov. ing. DUMITRU PĂUNESCU, directorul întreprinderii (!). La Metaloglobus nu există nici un fel de amenajare sportivă. Spațiul nici n-ar permite construirea unei baze. A existat posibilitatea realizării unor terenuri de volei și baschet pe locul rămas viran prin demolarea unei hale, dar s-a preferat soluția amenajării unui spațiu verde. Din discuție s-a detașat faptul că toată lumea este de acord că viața omului societății noastre nu poate fi lipsită de aportul sportului, că preocupărilor pentru îmbunătățirea randamentului muncii este necesar să li se adauge cele pentru crearea mijloacelor de destindere, mai ales că acestea din urmă pot contribui la creșterea potențialului celor ce determină îndeplinirea cu succes a sarcinilor de producție. Cine să dea, însă, spațiu? Cine să aloce fondurile necesare?

La prima întrebare — ca și la a doua, de altfel, — soluția s-a găsit din discuție. Printr-o activă colaborare cu Consiliul municipal pentru educație fizică și sport București, cu Consiliul popular provizoriu al Capitalei, cu Direcția de sistematizare se va putea obține spațiul necesar amenajărilor sportive. Tovarășii de la I.I.S. Metaloglobus sînt pentru o bază sportivă care să ofere condiții naturale de recreere, așa încît lucrurile nu apar — desigur, la prima vedere — tocmai dificile. Fondurile? Aici intervine puterea, combativitatea am spune, de care poate să dea dovadă conducerea I.I.S. Metaloglobus în discuția cu forul tutelar. Colaborarea revine — și cu acest prilej — pe primul plan. Și sindicatul poate contribui la realizarea bazei, la îmbunătățirea materială a asociației sportive, iar organizația U.T.C. din întreprindere poate aduce substanțiale economii prin realizarea cu muncă voluntară, a acelor lucrări care nu necesită cadre specializate. Rolul asociației sportive nu este numai acela de beneficiar. Mărirea activității sportive trebuie să contribuie — sub diverse forme — la creșterea beneficiilor iar fondurile nu trebuie risipite pentru susținerea unei singure formații. Ar fi interesant de văzut, de pildă, cum au fost cheltuiți cei 75 000 lei încasați anul trecut din cotizații și, îndeosebi, ce cotă a fost afectată pentru dezvoltarea bazei materiale.

Personalitatea tot mai evidentă a întreprinderilor găsește prilej de manifestare și în materie de sport. Gîndind mai mult în viitor, conducerile întreprinderilor, în colaborare cu sindicatele, organizațiile U.T.C. și asociațiile sportive, pot hotărî în bună măsură dezvoltarea educației fizice și sportului în rîndurile oamenilor muncii, ponderea pe care sportul o va avea în întărirea sănătății cetățenilor.

STELIȘTII AU DOMINAT ETAPA I LA VITEZĂ

Evoluțiile curajoase ale motocicliștilor participanți la prima etapă a campionatului național de viteză pe circuit, precum și vitezele superioare dezvoltate de unele motociclete, au fost urmărite cu admirație de public. O deosebită impresie au lăsat motocicletele speciale „Yamaha" (pilotate de **Al. Ionescu Cristea, Gh. Ion**), „Ducati" (**Șt. Iancovici**), „Bultaco" (**M. Pop, Al. Schuler** și **T. Popa**). Deși aceste mașini ofereau piloților respectivi un plus de șansă, totuși lupta dintre ele și celelalte motociclete (de serie) a fost strînsă, mai ales la clasele 350 și 250 cmc unde învingătorii, **Al. Ionescu Cristea** și, respectiv, **Gh. Ion**, au depus eforturi mari pentru a cîștiga. Iată un scurt film al probelor:

La clasa motoretelor „Carpați" (70 cmc) s-a impus fostul campion AL. OPREA (Metrom Brașov). El a avut ca adversari mai periculoși pe **C. Boboescu** (Steaua) și **Fr. Molnar** (I.R.A. Satu Mare), clasați pe următoarele locuri. **La 125 și 175 cmc** M. POP (Steaua) și-a făcut o strălucită reintrare, cîștigînd ambele probe de o manieră prin care ne-a demonstrat înalta sa valoare. Alergarea de la clasa 250 cmc a fost dominată de lupta pentru primele locuri dintre GH. ION (Steaua), **Al. Ionescu Cristea** (Steaua) și **Șt. Iancovici** (Metalul). De asemenea, o bună impresie au lăsat **E. Brassay** (Motorul Arad), **L. Borhely** și **B. Lugojan** (C.S.M. Reșița), clasați, în această ordine, pe locurile 4—6. Cursa mașinilor grele (350 cmc) a dat loc la o luptă foarte aprigă între campionul probei, **V. Szabo** (Steaua), și **Al. Ionescu Cristea**. Finalmente, a cîștigat IONESCU la 3,5 sec. Pentru locul 3 duelul **W. Hirschvogel** (St. r. Brașov) — **Șt. Iancovici** a dat cîștig primului, la o jumătate de roată. Pe locurile următoare s-au clasat **Fl. Ștefan, St. Balog** (Energia Cîmpina) și **M. Ciufu** (Energia Tr. Severin). Ultima probă, cea a atașelor, cursa vedetă a întrecerii, a confirmat valoarea cuplului, campion **M. DĂNESCU—E. KERESTEȘ** (Steaua), care a cîștigat clar asupra eternilor adversari **P. Enescu—N. Dițescu** (Metalul). O mențiune pentru echipajele **Șt. Viuleț—Șt. Tiplica** (Loc. Pl.), **R. Zănescu—N. Sandu** (Rapid Pitești) și **Șt. Csorbasi—I. Csorbasi** (I.R.A. Tg. Mureș) care au făcut o cursă foarte frumoasă. Întrecerea bolizilor de 500 cmc, care trebuia să încheie programul, nu a mai avut loc, deoarece la start n-a fost prezentă nici o mașină cu asemenea capacitate cilindrică.

Ion DUMITRESCU

COPIII

Se pare că mai toți adulții au fost, la un moment dat, copii. Foarte puțini dintre oamenii maturi s-au născut maturi din capul locului, aparținînd de la origine speței piticilor cu mustăți sau ascunzîndu-și bărbile stufoase sub barbețică.

Dar orice vîrstă ar fi avut în clipa nașterii, nici unii dintre ei nu-și uită propria copilărie, ridicînd-o la rangul paradisului pierdut.

Din păcate, numai propria lor copilărie se bucură de această aureolare. Celelalte — cele care se desfășoară în jurul lor — li se par anoste și triviale. Ei nu știu — bieții adulți — că înainte de a se manifesta prin dureri reumatice, îmbătrînirea se manifestă prin ostilitatea față de copii și adolescenți.

De aceea, rîndurile de față se adresează celor care, oftînd după boschetul primului sărut, tușesc dezaprobator cînd văd pe alții sărutîndu-se în boschet, cît și celor care, lăcrimînd la amintirea primului lor vals, tremură de indignare ascultînd un bughi-ughi. Și, mai ales, ținînd seama de specificul local al indignării noastre, le adresăm celor care au uitat de mingea bătută pe maidan și de oina jucată în spatele casei.

DAR, DE FAPT

Trebuie să spunem din capul locului că socotim zgomotul ca fiind unul din cei mai periculoși inamici ai omului modern. Știm că durata vieții în marile metropole scade cu 7—8 ani datorită stridențelor. Știm cîți decibeli are claxonul unui automobil, motorul în funcție al unui reactor și răcnetul unui suporter. Dar nu putem fi de acord cu cel care a distrus într-o noapte terenul de fotbal al copiilor din Buftea și într-o zi, panoul de baschet, cu cazmaua.

Și pentru că bonomia acestui „nu putem fi de acord" ar putea fi greșit înțeleasă, rugăm organele în drept să stabilească nominal numele acestui inamic al copiilor (sau, cel puțin numele copiilor, inamici ai ordinei) stabilit în „orașul nou" — Buftea.

De aceea, nu putem fi de acord cu lipsa de considerație față de efortul făcut de zeci de părinți locuitori ai cartierului Zorile din Baia Mare, pentru a construi copiilor lor o mică bază sportivă. Părinții au reușit să obțină un teren, s-au plantat stîlpi de fier cu fundații de beton, s-a construit un cărucior pentru lucrările de întreținere și s-a depus la C.E.C. suma necesară lemnului pentru împrejmuire.

Dar, nimeni nu semnează repartiția celor cincisprezece metri cubi de brad care, sub formă de scînduri, vor înconjura terenul, transformîndu-l dintr-un maidan într-o bază sportivă. De doi ani diligențele părinților se izbesc de — citățm — „birocratismul feroce" al celor care ar trebui, de fapt, să-l sprijine (evident, opacitatea are ca întotdeauna cele mai legale acoperiri). Tunînd și fulgerînd împotriva zgomotului făcut de sportivii între 5 și 15 ani, strivind sub cîte un „NU" entuziasmul celor dintre 6 și 16 ani — din înălțimea vîrstei lor lipsită de visuri — cîțiva bieți maturi au declarat război mingii de fotbal și coșurilor de baschet adolescentine. Ar fi prea mult să le fluturăm legea pe dinaintea ochilor. Poate ca cei din jurul lor care-și mai amintesc de marinarul Popeye, de Stan și Bran și de propria lor mîngîe de cîrpă să-i aducă (chiar cu mici riscuri) la sentimente mai bune.

C. BACIU
(după o corespondență de la ing. F. Crăciun)